

Vergaderjaar 2023–2024

36 470 XII

Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2023 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 19 december 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

De vragen zijn op 11 december 2023 voorgelegd aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 15 december 2023 zijn ze door de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
T. de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

Vraag 1

Kunt u van alle onderuitputting die meer dan 25 miljoen euro bedraagt ook aangeven wat de beleidsmatige gevolgen zijn van het feit dat op de betreffende post een groot bedrag dat in 2023 wel geraamd was, niet wordt uitgegeven?

Antwoord vraag 1:

In de tweede suppletoire 2023 van lenW wordt binnen artikel 17 circa € 28,4 miljoen aan Nationaal Groeifonds middelen voor het project «Luchtvaart in transitie» niet besteed in 2023. De vertraging van de uitbetaling van de subsidiemiddelen heeft te maken met de extra tijd die nodig is voor het opstellen van de subsidieregelingen en het beoordelen van de subsidieaanvragen. Het programma Luchtvaart in Transitie bestaat uit verschillende deelprojecten. Voor de deelprojecten DASAL, Human Capital Agenda, Flying Vision, Internationale samenwerking en Versterken ecosysteem vindt financiering niet in 2023 plaats.

De aangegeven onderuitputting heeft geen consequenties voor het behalen van beleidsdoelstellingen of mijlpalen en levert geen knelpunten op.

Vraag 2

Kunt u aangeven wat de totale onderuitputting is van het deelplafond Investerings (in de najaarsnota staat 1,7 miljard euro), die al bovenop de eerdere verlaging van het deelplafond van 5,6 miljard euro (bij de Miljoenennota 2024) kwam (waarvan 940 miljoen bij Infrastructuur en Waterstaat), en dan uitgesplitst naar departement? En hoe en in welke jaren dit vanaf 2024 (ook na 2028) in budgetverhogingen terugkomt?

Antwoord vraag 2

Uw vraag over de onderuitputting onder het deelplafond Investerings wordt hier voor het aandeel van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord. Bij de ontwerpbegroting is al een onderuitputting van € 940 miljoen gemeld. De kaderaanpassing van de Miljoenennota 2024 in de jaren na 2028 is in onderstaande tabel weergegeven. Met deze kaderaanpassing worden deze budgetten in een realistischer ritme geplaatst, in overeenstemming met de geactualiseerde projectplanningen.

		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totaal
Deltafonds	Kaderaanpassing	- 154	37	- 24	- 8	- 59	45	20	105	0	38	0
Mobiliteitsfonds	Woningbouw	- 350	350									0
	Kaderaanpassing	- 500	- 50	250		200	- 800	900				0
XII	Nationaal Groeifonds	64	- 3	- 15	21	- 34	- 34					0
Totaal		- 940	334	211	13	107	- 789	920	105	0	38	0

Het aandeel onderuitputting vallend onder het deelplafond investeringen, zoals opgenomen in de najaarsnota betreft € 29 miljoen voor het NGF project luchtvaart in Transitie in HXII, € 56 miljoen voor het Mobiliteitsfonds en € 106 miljoen voor het Deltafonds. Dit betreft het saldo van de onderuitputting op uitgaven en ontvangsten. Deze onderuitputting zal ten gunste van de begroting van HXII en de fondsen van 2024 worden gebracht. Onderwerp bij de voorjaarsbesluitvorming is of kaderaanpassing voor deze middelen in de rede ligt.

De totale bij miljoenennota en najaarsnota gemelde verwachte onderuitputting bedraagt hiermee € 1.131 miljoen.

Vraag 3

Kunt u aangeven hoeveel budget er voor de MIRT-verkenning «Openbaar vervoer (ov) en wonen Utrecht» is gereserveerd, uitgesplitst naar bijdrage Rijk en bijdrage regio, nu er 69,3 miljoen euro is overgeboekt van het

budget woningbouwimpuls Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) naar de genoemde MIRT-verkenning? Wilt u hierbij ook de middelen vanuit de 7,5 miljard euro voor Wonen en mobiliteit betrekken?

Antwoord vraag 3

Het totale budget voor de verkenning «OV en wonen Utrecht» bedraagt € 1.293 miljoen.

Het taakstellend budget voor deze verkenning vanuit het Rijk bedraagt € 878 miljoen, bestaande uit:

- € 173 miljoen budget uit het Mobiliteitsfonds (prijspeil 2023) gereserveerd in 2019,
- € 636 miljoen vanuit het programma Woningbouw en Mobiliteit (inclusief € 7 miljoen aanvullende prijsbijstelling 2022 en € 29 miljoen prijsbijstelling vanuit de IBOI 2023),
- € 69,3 miljoen vanuit BZK die nu aan het Mobiliteitsfonds is toegevoegd.

De regio draagt € 415 miljoen bij, verdeeld over gemeenten en de provincie.

Vraag 4

Kunt u toelichten waarom het beschikbare budget voor instandhouding van infrastructuur (basiskwaliteitsniveau) door Rijkswaterstaat (RWS) niet haalbaar werd geacht en een onderuitputting van 274,6 miljoen euro optreedt? Kunt u dit bedrag nader specificeren en relateren worden aan de beperkte personeelscapaciteit en stikstofproblematiek?

Antwoord vraag 4

Bij kamerbrief van 17 maart jl. (Kamerstuk 29 385, nr. 119) bent u geïnformeerd over de aanpak van de instandhoudingsopgave. Bij de aanpak wordt, rekening houdend met de maakbaarheid, de productie voor het Beheer en Onderhoudsdeel stapsgewijs verhoogd van € 1.8 miljard in 2023 naar € 2.2 miljard in de periode 2026–2030. Om dit te bereiken is fors extra budget toegevoegd vanuit het Coalitieakkoord, is een budgetoverheveling gemaakt van Aanleg naar Instandhouding, onder andere omdat verschillende nieuwe aanlegprojecten worden geraakt door stikstofproblematiek en de maakbaarheid (o.a. hoeveelheid arbeidskrachten) krapte kent (niet alles kan tegelijk). Daarnaast is een basiskwaliteitsniveau vastgesteld. Met de kasschuif in 2023 van € 274,6 mln, naar latere jaren is beschikbaar budget en maakbaar geachte opgave voor de periode 2023–2030 in lijn gebracht met deze aanpak zoals gemeld in de kamerbrief van 17 maart.

Vraag 5

Wanneer zal de groei van het uitgesteld onderhoud, zoals zichtbaar op de balanspost Nog uit te voeren werk (NUTW), worden omgebogen in een daling?

Antwoord vraag 5

Bij kamerbrief van 17 maart jl. (Kamerstuk 29 385, nr. 119) bent u geïnformeerd over de verwachting voor het uitgestelde onderhoud. Met de ingezette groei van de instandhoudingsbudgetten en het instellen van het basiskwaliteitsniveau, wordt toegewerkt naar de grootste instandhoudingsopgave ooit. Het ophogen van de productie en het implementeren van de bijgesteld prestatie kennen een ingroei-traject. De verwachting van RWS is dat achterstanden op de netwerken de komende eerste jaren nog kunnen oplopen, mede als gevolg van de gefaseerde ingroei van de maatregelen. Ook zijn er onzekerheden ten aanzien van de prijsontwikkelingen (inflatie, met name energie), schaarste op de arbeidsmarkt (en daarmee de maakbare productie) en de kosten van ontwikkelingen zoals duurzaamheid, klimaatadaptatie en cybersecurity. De maatregelen van het basiskwaliteitsniveau worden op dit moment extern gevalideerd. Begin

2024 wordt u hierover geïnformeerd. Dan zal ook een beter zicht zijn op het effect van de maatregelen op de balanspost NUTW en de effecten op het doelmatig en ondoelmatig uitgesteld Onderhoud. De actuele stand van het uitgesteld onderhoud zal worden opgenomen in het jaarverslag.

Vraag 6

In hoeverre duidt de onderbesteding van de middelen voor instandhouding infrastructuur op toekomstige problemen met de besteding van de groeiende budgetten voor de instandhoudingsopgave? Kunt u aangeven welke investeringen worden gedaan om de uitvoeringskracht van RWS te vergroten?

Antwoord vraag 6

Om de productie te verhogen is voor zowel de uitvoeringsorganisatie als de markt langjarige stabiliteit nodig. Zodat tijdig voldoende kennis en kunde kan worden geworven, de productiecapaciteit kan worden opgeschoefd en doelmatig kan worden gewerkt.

In de Kamerbrief van 17 maart bent u geïnformeerd over de voorgestelde aanpak. RWS krijgt een achtjarige voortrollende opdracht (in plaats van de huidige 2 jarige) voor de periode 2023–2030. RWS wordt hierdoor beter in staat gesteld om kostenvoordelen efficiënt over de gehele levenscyclus te behalen, slim werk-met-werk te maken en effectievere contractvormen in de markt te zetten.

Hierin moeten ook de effecten van reeds ingezette verbetermaatregelen vanuit het Ontwikkelplan Assetmanagement zichtbaar worden. Deze maatregelen moeten leiden tot betere arealinformatie en een blijvend goede samenwerking met de markt met effectieve contractvormen. Het behalen van de groei kent ook onzekerheden zoals schaarste op de arbeidsmarkt (en daarmee de maakbaarheid van de productie). Deze worden gemonitord.

Vraag 7

Wat heeft u precies gedaan met de 69,3 miljoen euro voor de verkenning van «OV en woningbouw voor de provincie Utrecht»?

Antwoord vraag 7

De € 69,3 miljoen euro (prijsspeil 2023) van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) die naar het MF is overgeboekt is de bijdrage die BZK in 2019 heeft gereserveerd voor de MIRT Verkenning «Openbaar vervoer en wonen Utrecht» (Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 35 300 A, nr. 57). Deze middelen zijn sinds 2020 geïndexeerd. Doel van deze MIRT-verkenning is om een duurzame en gezonde groei van de regio mogelijk te maken, nieuwe woon- en werklocaties te ontsluiten en de bouw van 25.500 extra woningen mogelijk te maken. De inbreng van BZK is gedaan vanwege de nauwe samenhang tussen de MIRT-verkenning en de woningbouwopgave in de regio. De middelen zullen conform het Mobiliteitsfonds en de MIRT-systematiek worden ingezet. De verkenning wordt afgerond met een voorkeursbesluit, bij dat besluit wordt de besteding afgesproken.

Vraag 8

Voldeden de middelen van 31,2 miljoen euro die eerder niet uitgekeerd zijn, uiteindelijk wel aan de eisen voor een specifieke uitkering? Waarom voldeden deze middelen in eerste instantie niet aan de eisen?

Antwoord vraag 8

De 31,2 miljoen euro betreft de middelen die jaarlijks aan een aantal provincies worden verstrekt vanwege langjarige afspraken die het Rijk met deze provincies heeft gemaakt bij de decentralisatie van de exploitatie van een aantal lijnen aan de rand van het spoornetwerk. Tot 2015 zijn deze

exploitatiebijdragen uitgekeerd via de BDU verkeer en vervoer. Met ingang van 2016 zijn deze middelen steeds afzonderlijk als decentralisatie uitkeringen (DU) voor projecten uitgekeerd.

De Algemene Rekenkamer heeft echter in 2018 en 2019 geconstateerd dat in bepaalde gevallen het Rijk, door het sluiten van convenanten of het maken van afspraken, voorwaarden verbond aan de toekenning van DU's, die als effect hebben dat de beleids- en bestedingsvrijheid van decentrale overheden wordt beperkt. Dit is in strijd met de voorwaarden voor toekenning van een DU. Als voorwaarden worden gesteld aan de besteding van middelen, hoe beperkt ook, moeten deze middelen via een specifieke uitkering worden verstuurd. Om die reden wordt sinds 2021 de bijdrage voor een vijftal decentrale spoordiensten via een specifieke uitkering verstrekt. De middelen zijn dus ook in eerdere jaren uitgekeerd, maar de vorm waarin de uitkering plaatsvindt is veranderd.

Vraag 9

In hoeverre ziet u in de stijgende budgetten voor instandhouding en het eveneens stijgende uitgestelde onderhoud aanleiding om de overprogrammering te vergroten? Welke actuele kansen en belemmeringen spelen hierbij een belangrijke rol?

Antwoord vraag 9

Om de productie opgave te vergroten zal aan RWS een achtjarige opdracht worden verstrekt ten aanzien van gevraagde prestatie en beschikbaar budget voor de periode 2023–2030. Binnen deze periode kan RWS over de periode van 8 jaar binnen het beschikbaar gestelde budget, zelf haar werkzaamheden optimaliseren, zodat efficiënt en doelmatig gewerkt kan worden. Het werken met een overprogrammering is onderdeel van de maatregelen om de productie opgave te vergroten en beschikbare middelen uit te putten. De omvang van de overprogrammering is daarbij een standaard onderwerp waarover gesprekken plaatsvinden tussen RWS en lenW.

Vraag 10

Wat zijn de beleidsmatige gevolgen van de onderuitputting van 195 miljoen euro voor het Ministerie van lenW, het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds?

Antwoord vraag 10

De onderuitputting opgenomen in de Najaarsnota 2023 bestaat uit € 35 miljoen van HXII, € 56 miljoen voor het Mobiliteitsfonds en € 106 miljoen voor het Deltafonds. Voor HXII wordt verwezen naar het antwoord op vraag 1.

Voor het MF en DF geldt dat het voordelig saldo 2023 bij de fondsen volledig aan het eerst volgende uitvoeringsjaar wordt toegevoegd. Er gaan geen gelden voor de uitvoering van het beleid verloren, hierdoor kunnen de projecten en programma's onverminderd uitgevoerd worden. Er kan sprake zijn van mogelijke kasschuiven in de jaren 2024 en verder die samenhangen met deze verlaging. Deze worden verwerkt in de eerste suppletoire begroting 2024.

Vraag 11

Wat is de actuele stand van zaken met betrekking tot het personeelstekort in het openbaar vervoer? Kunt u aangeven welke specifieke tekorten er zijn voor machinisten, conducteurs, onderhoudsmedewerkers voor zowel de hoofdrailnetconcessie als voor de regionale concessies?

Antwoord vraag 11

Personeelsbeleid is de primaire verantwoordelijkheid van de vervoerders. Het ministerie is om die reden niet op de hoogte van specifieke cijfers van

personeelstekorten in het regionaal ov. Wel is het ministerie doorlopend in gesprek met de decentrale overheden en vervoerders over het personeelsbeleid en daarbij op dit moment ook specifiek over het personeelstekort in de OV-sector. Zo is in het Nationaal OV Beraad (NOVB) concreet afgesproken dat vervoerders en decentrale overheden gezamenlijk aan de slag gaan met het landelijk personeelstekort.

Met betrekking tot de HRN-concessie heeft NS in 2022 een integrale aanpak opgesteld om het personeelstekort en de impact daarvan voor de reizigers zoveel mogelijk te verkleinen. NS geeft aan dat de ontwikkeling van de capaciteit bij conducteurs en machinisten goed is. De capaciteit van conducteurs en machinisten is op dit moment voldoende om de dienstregeling te kunnen rijden. Bij machinisten ziet NS voor de komende jaren wel een grote opleidingsbehoefte voor o.a. de introductie van ERTMS en ICNG, waardoor dit alle aandacht vraagt. Bij medewerkers Veiligheid en Service en bij monteurs ziet NS nog wel tekorten. NS blijft zich continu inzetten op de integrale aanpak personeelstekorten om zo ook de capaciteit van deze specifieke groepen te vergroten.

Vraag 12

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de EU-regelgeving voor het boeken van internationale treintickets? Welke stappen zet u concreet om hier een voortrekkersrol in te vervullen?

Antwoord vraag 12

In het kader van het boeken van internationale treintickets is de Europese Commissie bezig met het opstellen van wetgeving voor Multimodale Digitale Mobiliteitsdiensten (MDMS). De publicatie van de wetgeving heeft echter vertraging opgelopen en schuift waarschijnlijk op tot na de Europese verkiezingen in juni 2024. Het ministerie heeft daarom regelmatig contact met andere lidstaten en de Europese Commissie om te benadrukken dat Europese wetgeving op het gebied van MDMS nodig is om het plannen, boeken en betalen van internationale treinreizen gemakkelijker te maken. Dit blijkt ook uit de impactanalyse voor MDMS in Nederland die recent is gepubliceerd¹.

Vraag 13

Wat is de reden dat de afgelopen maand relatief veel treinen uitgevallen zijn en er veel meldingen komen over volle treinen?

Antwoord vraag 13

NS laat weten dat de maand november een zeer uitdagende periode betrof, waarbij het herfstweer dit jaar een grotere impact had op de prestaties dan normaal. De grootste impact werd veroorzaakt door storm Ciarán die op 2 november jl. ons land bereikte, en waardoor veel treinen niet hebben kunnen rijden, maar ook de reguliere herfstproblematiek was volgens NS zwaarder dan normaal. Daarnaast hadden de grootschalige werkzaamheden op Rotterdam (maar ook Schiphol) grote gevolgen voor de betrouwbaarheid van de dienstregeling, onder meer vanwege forse beperkingen in de beschikbare perron- en spoorcapaciteit. Ook stond de materieelbeschikbaarheid volgens NS onder druk door het herfstweer. Wanneer er minder of kortere treinen rijden zijn de treinen ook drukker. Er waren hierdoor relatief veel druktemeldingen, meer dan in bijvoorbeeld november 2019.

Vraag 14

¹ (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/09/13/impactanalyse-europees-voorstel-mdms-voor-nederland>)

Kunt u een top-10 spoortrajecten opstellen waar de Nederlandse Spoorwegen de meeste meldingen krijgt van volle treinen?

Antwoord vraag 14

NS ontvangt met name druktemeldingen op de drukkere trajecten in de randstad. Hieronder de tien trajecten met de meeste meldingen in 2023. Traditioneel en ook dit jaar ziet NS de meeste meldingen in het najaar:

- Utrecht–Gouda–Den Haag v.v.
- Zwolle–Amersfoort–Utrecht v.v.
- Breda–Rotterdam (HSL) v.v.
- Den Bosch–Utrecht v.v.
- Apeldoorn–Amersfoort–Utrecht v.v.
- Utrecht–Gouda–Rotterdam v.v.
- Utrecht–Ede–Arnhem/Nijmegen v.v.
- Rotterdam–Schiphol/Amsterdam (HSL) v.v.
- Amsterdam Centraal–Amstel–Utrecht v.v.
- Schiphol/Amsterdam Zuid/Bijlmer–Utrecht v.v.

Vraag 15

Klopt het dat er een nieuw tariefsysteem is voor de nachttreinen van Nederland naar Oostenrijk en Zwitserland en de prijzen hierdoor tot 145 procent hoger kunnen komen te liggen? Wat is hier de reden van?

Antwoord vraag 15

NS en ÖBB hebben lenW geïnformeerd dat er voor de Nightjet een nieuw tariefsysteem is geïntroduceerd. Sinds de introductie van de Nightjet van en naar Nederland in 2021 zijn de prijzen niet verhoogd. Om de stijgende kosten door inflatie te dekken stijgen de prijzen nu voor het eerst met gemiddeld 10%. In het nieuwe tariefsysteem is onder meer een nieuw flexibiliteitslevel geïntroduceerd, waarbij men tot 1 dag voor vertrek kan wijzigen en annuleren en zijn er zowel meer tickets in het lagere als hogere tariefniveau toegevoegd al naar gelang de verwachte drukte en het seizoen. De alleen-reizende-korting is ook afgeschaft. Voor mensen die alleen reizen op een weekendhoogseizoendag en een hele coupé voor zichzelf willen, zijn de prijsstijgingen het hoogst volgens NS en ÖBB. Of dit in een dergelijk individueel geval leidt tot een prijsstijging van 145% is moeilijk te verifiëren.

Vraag 16

Gaat de Eurostar naar Londen in de periode dat deze trein niet vanaf Amsterdam Centraal kan vertrekken vanaf een ander Nederlands station vertrekken? Zo nee, is gegarandeerd dat de Eurostar naar Londen na de verbouwingswerkzaamheden op Amsterdam Centraal terug zal keren?

Antwoord vraag 16

Met Eurostar en NS International wordt nu gesproken over de dienstregeling die gereden wordt in de periode dat niet beveiligd vertrokken kan worden vanaf Amsterdam Centraal. Zo wordt bijvoorbeeld gesproken over het optimaliseren van de overstap in Brussel, als dat nodig blijkt te zijn. Het doel van alle betrokkenen is dat reizen van Nederland naar Londen zo prettig mogelijk blijft. In januari komt hier meer duidelijkheid over.

NS Stations werkt, in afstemming met Eurostar, op Amsterdam Centraal aan het ombouwen van de Amstelpassage tot vertrekterminal waar paspoort- en veiligheidscontroles zullen worden uitgevoerd. ProRail en NS werken daarnaast in opdracht van het Ministerie van lenW aan de looproute van deze terminal naar het perron. Als dat klaar is, kan er weer beveiligd vertrokken worden vanaf Amsterdam Centraal naar Londen.

Vraag 17

Wat is de reden dat niet voor alle internationale treinen die door Nederland rijden of vanuit Nederland vertrekken, maar die wel in de reisplanner van NS staan, er via de NS-internationaal app en website tickets gekocht kunnen worden?

Antwoord vraag 17

Alle treinen uit de HRN-concessie zijn beschikbaar in de NS reisplanner en daar ook te boeken. Dit geldt niet vanzelfsprekend voor alle treinen in de regionale concessies, van buitenlandse vervoerders en verbindingen in open toegang. NS kiest ervoor om de informatie van andere vervoerders waar mogelijk in hun reisinformatie ter beschikking te stellen. Voor het ook boeken van tickets via NS app of website is medewerking nodig van de vervoerder.

Vraag 18

Wat is de belangrijkste verklaring voor het hoge bedrag aan onderuitputting bij RWS?

Antwoord vraag 18

Zie antwoord 4. Met de kasschuif in 2023 van € 274,6 miljoen naar latere jaren is beschikbaar budget en maakbaar geachte opgave voor de periode 2023–2030 in lijn gebracht met de maakbaar geachte productie zoals gemeld in de kamerbrief van 17 maart.

Het achterblijven van de realisatie voor 2023 is reeds toegelicht in de Voorjaarsnota 2023 (Kamerstuk 36 350-XII). De achterblijvende realisatie wordt met name veroorzaakt door onderbezetting bij een deel van de onderhoudsteams van Rijkswaterstaat, vanwege krapte op de arbeidsmarkt en marktonzekerheid.

Vraag 19

Hoe wordt voorkomen dat de onderuitputting bij RWS zal groeien, mede gelet op de problemen met het aanleggen van nieuwe wegen?

Antwoord vraag 19

Zie het antwoord op vraag 6.

Vraag 20

Waarom lukt het onvoldoende de middelen uit te geven en waarom is de post «Nog uit te voeren werk» toegenomen in verhouding tot 2021?

Antwoord vraag 20

Zie het antwoord op vraag 18.